Deutscher Bundestag **Drucksache 16/7445**

16. Wahlperiode 11. 12. 2007

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/7230 –

Unfallgeschehen auf deutschen Autobahnen

Vorbemerkung der Fragesteller

Die aktuelle Diskussion zum Tempolimit auf deutschen Autobahnen veranlasst uns der Bundesregierung folgende Fragen zu stellen:

1. Welche Gründe führten zur Einstellung der regelmäßig von der Bundesanstalt für Straßenwesen ermittelten Geschwindigkeiten auf Autobahnen?

   a) Wann wurde die letzte Erhebung durchgeführt?

   b) Welche Ergebnisse erbrachte diese letzte Erhebung?

2. Welche Erkenntnisse über die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten auf deutschen Autobahnen liegen der Bundesregierung aus anderen Quellen vor, und wie werden diese von der Bundesregierung beurteilt?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Von 1982 bis 1992 wurden durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) die Pkw-Geschwindigkeiten an einigen wenigen Bundesautobahnabschnitten erhoben, auf denen eine weitestgehend freie Geschwindigkeitswahl möglich war. Diese Werte konnten jedoch nicht als Durchschnittsgeschwindigkeiten im gesamten Autobahnnetz verallgemeinert werden. Nach modellhaften Berechnungen zur Ermittlung der Geschwindigkeitsverteilung im gesamten Autobahnnetz der alten Bundesländer lag die Durchschnittsgeschwindigkeit von Pkw im Jahre 1992 bei 120 km/h.

Aufgrund der gestiegenen Fahrleistungen ließ sich das verwendete Berechnungsmodell nicht mehr anwenden; die Übertragbarkeit des Modells im Detail war nicht mehr gewährleistet.

Auf Grundlage der damals gewonnenen Erfahrungen sollte anstelle der bisherigen Messstellen ein Netz von Geschwindigkeitsmessstellen eingerichtet wer-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 6. Dezember 2007 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

den, das in seiner Gesamtheit das Netz der Autobahnen repräsentiert und eine unmittelbare Hochrechnung der Messergebnisse auf das Autobahnnetz erlaubt.

Demgemäß wurde ein Konzept für ein repräsentatives Messstellennetz erarbeitet. Seine Einrichtung wird derzeit in Abstimmung mit den Bundesländern vorbereitet.

3. Wie stellt sich das aktuelle Unfallgeschehen auf deutschen Autobahnen nach zeitlicher und räumlicher (Bundesländer) Verteilung bei Unfällen dar, für die ursächlich die Geschwindigkeiten verantwortlich waren, die über der Richtgeschwindigkeit lagen?

   a) Wie hoch war bei diesen Unfällen die Anzahl der Getöteten und Schwerverletzten?

   b) Wie hoch waren die volkswirtschaftlichen Kosten dieser Personenschäden?

   c) Wie stellen sich im Vergleich dazu die Fälle dar, die trotz Einhaltung der Richtgeschwindigkeit zu Unfällen (Anzahl der Getöteten und Schwerverletzten sowie Höhe der volkswirtschaftlichen Kosten durch Personenschäden) führten?

   d) Wenn keine aktuellen Daten dazu vorliegen, wann wurden diese letztmalig ermittelt?

Die Daten der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik weisen aus methodischen Gründen kein Merkmal auf, das eine Information über die tatsächliche Geschwindigkeit eines Fahrzeugs zum Unfallzeitpunkt enthält. Die grundlegenden Daten der Statistik werden von den unfallaufnehmenden Polizeibeamten entsprechend ihrer subjektiven Einschätzung des Unfallablaufs erhoben. Die tatsächlichen Geschwindigkeiten der Fahrzeuge zum Unfallzeitpunkt können von der unfallaufnehmenden Polizei bei der Unfallaufnahme in der Regel daher nicht objektiv ermittelt werden. Sehr wohl ist es allerdings möglich, für Beweissicherungsverfahren o. Ä. die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit gutachterlich rekonstruieren zu lassen.

4. Welche Bereiche im deutschen Autobahnnetz zählen zu den Unfallschwerpunkten, und was wird die Bundesregierung zu deren Beseitigung unternehmen?

Die Identifikation von Unfallschwerpunkten im Straßennetz ist nur aufgrund von detaillierten örtlichen Unfalluntersuchungen möglich. Dafür müssen neben den Unfallkenngrößen weitere Informationen zu den verkehrlichen sowie infrastrukturellen Besonderheiten analysiert werden. Diese Untersuchungen obliegen den örtlich zuständigen Unfallkommissionen bzw. den damit beauftragten Stellen der Länder. Entsprechende Übersichten über Unfallschwerpunkte im Autobahnnetz liegen daher den jeweils zuständigen Auftragsverwaltungen der Bundesländer vor.

5. Wie erklärt sich die Bundesregierung die Zunahme für aggressive Verhaltensweisen auf Autobahnen?

   a) Besteht aus der Sicht der Bundesregierung ein Zusammenhang zwischen aggressivem Verhalten und der Differenz der Geschwindigkeit, die ein Verkehrsteilnehmer fahren möchte, und jener die er aufgrund der verkehrlichen Umstände fahren kann?

   b) Welche Unfallgefahren ergeben sich für die Verkehrsteilnehmer, die aggressivem Fahrverhalten ausgesetzt sind?

   c) Welche Maßnahmen hält die Bundesregierung für geeignet, um diesen Gefahren zu begegnen?

Bislang liegen keine wissenschaftlich fundierten Beobachtungsstudien vor, die eine Zunahme aggressiver Verhaltensweisen auf Autobahnen belegen. Dessen unbenommen geht die Bundesregierung im Rahmen ihrer Möglichkeiten z. B. gegen Drängler und Raser vor.

6. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung nach räumlicher (Bundesländer) und zeitlicher Verteilung zum Unfallgeschehen an Baustellen auf Autobahnen vor, und wie werden diese von der Bundesregierung bewertet?

Auf Autobahnen haben sich im Jahre 2006 insgesamt 20 434 Unfälle mit Personenschaden ereignet. Davon wurden 1 043 Unfälle mit Personenschaden (5 Prozent) innerhalb von Arbeitsstellen registriert. Die folgende Tabelle zeigt die Verteilung der Unfälle in Arbeitsstellen nach Bundesländern. Die überwiegende Mehrheit der Unfälle in Arbeitsstellen (73 Prozent) ereignete sich bei Tageslicht.

Bundesland	Lichtverhältnis zum Unfallzeitpunkt			Gesamt
	Tag	Dämmerung	Dunkelheit	
SH	20		8	28
HH	4	1	3	8
NI	58	4	9	71
HB	2			2
NW	220	14	67	301
HE	101	5	35	141
RP	59	5	18	82
BW	117	7	29	153
BY	96	2	32	130
SL	1	2	1	4
BE	1		1	2
BB	26	1	7	34
MV	10	1	2	13
SN	14	1	9	24
ST	16	1	5	22
TH	19		9	28
Gesamt	764	44	235	1 043

Tabelle 1: Unfälle mit Personenschaden in Arbeitsstellen auf Autobahnen nach Lichtverhältnissen im Jahre 2006

7. Welche Autobahnunfälle in Baustellenbereichen sind auf eine schlechte Verkehrsführung und Information (Hinweise über Art, Dauer und Gesamt- bzw. Restlänge) zurückzuführen?

   Welche Maßnahmen sieht die Bundesregierung vor, um die Gefahren in Baustellenbereichen zu entschärfen?

Die Daten der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik enthalten diesbezüglich nur die Angabe, ob ein Unfall innerhalb einer Arbeitsstelle stattgefunden hat. Darüber hinausgehende Informationen zur Arbeitsstelle sind derzeit nicht verfügbar. Daher wurde seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ein Forschungsprojekt zu dem Thema „Sicherheitsbewertung von Gegenverkehrstrennungen in Arbeitsstellen" beauftragt, das auch das Unfallgeschehen im Überleitungsbereich von Arbeitsstellen untersucht. Ergebnisse dazu werden voraussichtlich Ende 2009 vorliegen.

8. Bei wie vielen Unfällen war die Überschreitung der Richtgeschwindigkeit im Vorfeld von Baustellen-Einfahrbereichen die Ursache für einen Baustellenunfall mit Toten und Schwerverletzten?

Hierüber liegen dem BMVBS aus den genannten Gründen keine Informationen vor. (siehe Antwort zu Frage 3).

9. Welche Maßnahmen sieht die Bundesregierung vor, um die Unfälle auf Autobahnen in Übergangs- und Einengungsbereichen (Zu- und Ablauf) von Baustellen so zu verbessern, dass die Anzahl und Schwere von Baustellenunfällen abnimmt?

Sollte sich im Ergebnis des in der Antwort zu Frage 7 angesprochenen Forschungsprojektes Handlungsbedarf zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in den Überleitungsbereichen von Bausstellen ableiten, wird die Bundesregierung auf Basis der dann vorliegenden Erkenntnisse entsprechende Maßnahmen in die Wege leiten.

10. Wie hoch ist die Anzahl der Unfälle in Baustellenbereichen auf Autobahnen während der Dunkelheit?

    Welche Verbesserungen sieht die Bundesregierung vor, um die optische Führung in Baustellenbereichen in Hinblick auf mehr Verkehrssicherheit zu verbessern?

Innerhalb von Arbeitsstellen auf Autobahnen haben sich im Jahre 2006 insgesamt 235 Unfälle mit Personenschaden bei Dunkelheit ereignet. Dies sind 23 Prozent aller Unfälle in Arbeitsstellen auf Autobahnen (siehe Antwort zu Frage 6).

Die in den „Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA)" getroffenen Regelungen zur Absicherung von Arbeitsstellen und Führung des Verkehrs haben sich in der Praxis bei richtiger Anwendung bewährt. Nach Vorliegen der Ergebnisse des in der Antwort zu Frage 7 angesprochenen Forschungsprojektes kann sich für die RSA ggf. ein Fortschreibungsbedarf ergeben.

Die Bundesregierung hat derzeit keine Erkenntnisse über Mängel der optischen Führung in Baustellenbereichen.

11. Wie beurteilt die Bundesregierung den Einsatz von Warnschwellen auf Autobahnen zur Absicherung von Tagesbaustellen, um das Auffahren auf fahrbare Absperrtafeln zu verhindern?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass mit dem Einsatz von Warnschwellen vor fahrbaren Absperrtafeln ein Sicherheitsgewinn für die Verkehrsteilnehmer und das im Straßenraum tätige Betriebspersonal erzielt werden kann.

Es ist beabsichtigt, Regelungen zum Einsatz von Warnschwellen mit in die Straßenverkehrsordnung zu integrieren. Darüber hinaus wird der Einsatz von Warnschwellen im Rahmen der anstehenden Teilfortschreibung der RSA Berücksichtigung finden.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333